



Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association



Justis- og beredskapsdepartementet
Lovavdelingen

Deres ref: 18/5355 EP TOF/jcn

Oslo, 11. januar 2019

HØRINGSUTTALELSE: FORSLAG OM Å OPPHEVE DISPASJØRORDNINGEN

Vi viser til departementets høringsbrev av 19. oktober 2018. Norges Rederiforbund og The Nordic Association of Marine Insurers (Cefor) har i denne saken et omforent synspunkt, og velger derfor å avgi dette i en felles høringsuttalelse.

Cefor og Rederiforbundet går imot forslaget om oppheving av dispasjørordningen, og foreslår i stedet en endring av forskriften som legger til rette for en enklere og mer fleksibel løsning for å oppnevne nye og kvalifiserte dispasjører i Norge.

Ordningen med en offentlig oppnevnt dispasjør er et vesentlig poeng når «The Nordic Marine Insurance Plan» i stor og økende grad foretrekkes av aktører i markedet framfor andre standard vilkår. Dispasjørordningen er slik sett meget viktig for konkurransekraften til aktørene i det norske sjøforsikringsmarkedet.

En opphevelse av ordningen vil også medføre ulemper og økte utgifter for brukerne av dagens ordning. Det er i tillegg god grunn til å frykte at felleshavari saker vil ta lengre tid å avgjøre, og fører til flere tvister som igjen medfører økte kostnader, og som også på en uheldig måte belaster fremtidige samarbeidsforhold mellom aktørene. Brukerne ønsker derfor å opprettholde dagens ordning i størst mulig grad.

De av departementet foreslåtte endringene vil imidlertid kunne medføre kostnader for det offentlige, særlig i form av økt belastning på rettsapparatet.

Departementets argumentasjon for å oppheve ordningen ses i lys av endringene i Danmark. Vi er ikke uenige i at en harmonisering innen Norden kunne vært ønskelig. På den annen side er ordningen i Sverige og Finland helt forskjellig fra den danske med dispasjører som første instans i rettssystemet. Vi mener derfor at vi i Norge ikke bare kan se til Danmark hvis en nordisk harmonisering er målet. Vi er ikke kjent med at man i Sverige eller Finland er i ferd med å endre sine ordninger.

Vi argumenterer derfor for at det er mest hensiktsmessig å endre kravene til utdanning, praksis og eksamen for å kunne bli oppnevnt som dispasjør, jf departementets forslag om slike endringer i høringsnotat av 31. mars 2014.



Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association



Det er etter vårt syn fortsatt behov for å stille visse krav til utdanning og praksistid for en ny dispasjør. Som alternativ til krav om praksis hos dispasjør, kan det være tilstrekkelig med relevant praksis fra sjøforsikringsselskap, rederi, forsikringsmegler eller advokatfirma.

Våre kommentarer til de enkelte bestemmelser er nærmere redegjort for nedenfor. Vi har vedlagt et utkast til utforming av en mulig forskrift basert på våre forslag.

I. Sjølovens §467 – kravet til juridisk utdanning

Departementet foreslår i ekspedisjonen fra 31. mars 2014 å sløyfe kravet om at dispasjører som regel skal ha juridisk embetseksamen. Forslaget er ikke begrunnet utover at «det synes ikke å foreligge tilstrekkelig grunn til å opprettholde denne bestemmelsen».

Hvis departementet skulle følge vårt forslag om å opprettholde dispasjørordningen, er det etter vår oppfatning sterke grunner til å opprettholde et krav om juridisk utdanning. I Finland og Sverige er dispasjørene en del av rettssystemet og det er et absolutt krav om juridisk embetseksamen.

Den juridiske utdannelsen har vært ansett som svært viktig i tillegg til den praktiske erfaring som erverves både før og under praksistiden hos dispasjøren. Kravet til juridisk utdanning er også nødvendig da oppgavene i tillegg til praktisk havariarbeid stadig involverer spørsmål av juridisk karakter slik som fortolkninger av forsikrings- og certepartivilkår. Fortolkning av fraktavtaler er et sentralt moment i mange av de sakene som forelegges en dispasjør. Den juridiske utdannelsen gir dessuten innblikk i og forståelse av andre vesentlige sider ved dispasjørens arbeid, slik som avveining av problemstillinger og mulige spørsmål vedrørende konfidensialitet, habilitet og etikk.

Dagens lovtekst fastslår at man bør som regel ha juridisk profesjonsutdanning (cand. jur). Vi mener at Sjølovens §467 kunne endres til «juridisk utdanning» for å fange opp europeiske og utenlandske jurister som har f.eks. LL.B eller LL.M grader.

Ved å fjerne kravet om juridisk utdanning vil den norske dispasjørens faglige stilling og autoritet etter vårt skjønn svekkes i forhold til de andre nordiske landene. I mange av tvistene den norske dispasjøren får til behandling representeres partene av advokater. Dispasjørens juridiske bakgrunn vil da være meget relevant, ikke minst for å skape balanse i diskusjonene når man blir møtt med argumenter av juridisk karakter.



Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association



2. Dispasjørforskriften

2.1 Praksiskravet hos andre enn dispasjør

I utkastet til dispasjørforskrift fra 2014 foreslo departementet i §2 om praksiskravet å sidestille praksis i havarioppgjør hos dispasjør med tilsvarende praksis hos rederi eller sjøforsikringsselskap. Lengden på praksisen skulle være to år.

Det er vår vurdering at to års havarioppgjørspraksis hos rederi eller sjøforsikringsselskap ikke gir tilstrekkelig kompetanse til å oppnevnes som dispasjør.

De største forsikringsaktørene har bygget opp store havariavdelinger med tung faglig ekspertise hvor de ansatte har bred erfaring innen sjøforsikring og rederivirksomhet. Ifølge disse selskapene tar det minimum fem år før en nyansatt uten forutgående erfaring i havarioppgjør blir en «fullbefaren adjuster». Personer med minst fem års erfaring i havarioppgjør hos rederi eller sjøforsikringsselskap, eller hos en sjøforsikringsmegler som har vist sin dyktighet i markedet, vil som regel være kvalifiserte dispasjørkandidater. Advokater som har jobbet med havarioppgjør eller skadesaker vil også kunne oppfylle kravene.

Det er således vår oppfatning at det må kreves minst to års praksis hos dispasjør, eller minst fem års praksis i relevant yrkespraksis.

3. Eksamen

Når det gjelder kravet til eksamen slutter vi oss til departementets vurdering fra 2014 om at dette ikke vil være hensiktsmessig i en forskrift.

Departementet bør heller vurdere en potensiell kandidat etter vårt forslag i utkastet §1 og §2 vedlagt, med krav til skriftlig dokumentasjon. Det er vårt forslag at denne vurderingen foretas av en kommisjon, som tar stilling til hvorvidt en kandidat tilfredsstiller kravene, og avgir en anbefaling til departementet. Departementet skulle videre stå fritt til å ta den avgjørende beslutning. Dette ville etter vår mening pålegge departementet en minimal administrativ belastning.

Cefor og Rederiforbundet er åpne for å diskutere dette løsningsforslaget med departementet..

Vennlig hilsen,

Norges Rederiforbund


Karoline L. Böhler
Advokat - CSR Manager

The Nordic Association of Marine Insurers (Cefor)


Niklas Sonnenschein
Legal Counsel